

⑫ 実用新案公報(Y2)

昭55-6920

⑬ Int.Cl.³

識別記号

庁内整理番号

⑭⑮公告 昭和55年(1980)2月16日

E 05 B 65/20
15/027322-2E
7606-2E

(全3頁)

1

2

⑯自動車用ドアロックのストライカ

⑰実 願 昭50-151201

⑱出 願 昭50(1975)11月5日

公 開 昭52-63817

⑲昭52(1977)5月11日

⑳考 案 者 福元良一

名古屋市長区鳴海町字曾根田45の
5

㉑出 願 人 アイシン精機株式会社

刈谷市朝日町2の1

㉒実用新案登録請求の範囲

車体に固着をす取付板部に対してドアロックの
ラッチと噛合可能な噛合柱部を略直角に一体的に
起立なしてストライカの片側を形成し、その両片
側の夫々の噛合柱部の背部の少なくともその一部
を密着固着したことを特徴とする自動車用ドア
ロックのストライカ。

考案の詳細な説明

本考案は通常自動車の車体側に固着されてなり、
ドア閉作動に伴いドア側に配設されたドアロック
本体のラッチに噛合うストライカに関する。

従来の自動車用ドアロックのストライカはラッ
チと噛合可能な噛合柱を線材又は鍛造にて形成し、
該噛合柱を車体への取付基板として作用する鋼板
製の取付板に固着して製作していた。この噛合柱
と取付板との固着手段は、一般的にカシメ方法が
採用されているのであるが、然しながら使用時に
生じるカシメ部のゆるみ防止や車体幅方向又は長
手方向から荷重が負荷されても充分耐えることが
できること、又製品間で強度のバラツキが発生し
ない様にするために、噛合柱端部を加熱し、カシ
メ変形し易い状態として取付板に固着する特殊な
熱カシメ方法が採用されていた。

従つてカシメ用の特殊なる専用設備を必要とし、
又噛合柱端部を加熱し適度な温度に迄上昇させる

に相当長い時間と多大な電力等のエネルギーを消費
し、作業能率も悪く非常に高価なものとなる欠点
を有していた。

そこで本考案は前述の欠点を解消すべく、取付
5 板部及び噛合柱部の片側とを一体的に形成し、そ
の両片側の夫々の噛合柱部の背部を固着して一組
のストライカ製作することから、噛合柱を取付板
に固着することを取除くことができるため、強固
でしかも安価に製作でき、生産性の高い自動車用
10 ドアロックのストライカの提供を目的とする。

以下本考案装置の実施態様を図面に基づいて説
明する。

まず、第1図にて本考案装置の第1実施例を説
明すると、10はストライカ全体を示し、取付板
部11aに対して略直角に折曲げて一体的に噛合
柱部11bを有する板11と、噛合柱部11aの
長手方向を対象面として前記板11と面対象で取
付板部12a及び噛合柱部12bを有する板12
とが夫々の噛合柱部11a、12aとの背部をリ
20 ベット13にて密着して固着される。

11c、12cは夫々車体(図示略)への取付
穴を示し、そして各板11、12に形成した孔
11d、12dはリベット13の固着により1個
の孔に形成されてドアロック本体のラッチ(後述
する)と噛合う噛合孔として作用する。又噛合柱
部11b、12bの端面に形成した切欠部11e、
12eはラッチの噛合溝(後述する)との噛合を
容易ならしめる作用する。

次に本考案装置の第2実施例を第2、3図にて
説明すると、本実施例は前述の第1図示の実施例
とは噛合柱部11b、12bとがその後方部側にな
るにつれて、その背部が互いに密着状態から剝
離するように空隙14を形成して、先方部側は前
述の実施例と同様なりベット13、そして後方部
35 側には空隙14に露呈する胴部の径が前記リベッ
ト13に比して大なるリベット14'にて固着され、
噛合柱部11b、12bの剝離部はドアロック本

3

体15のストライカ進入口16の先端に取付けた弾性体なる緩衝手段17と当接可能である。バンパ部11f, 12fとして作用する。

噛合孔11e, 12eはドアロック本体15のラッチ18の噛合溝18aと噛合を容易ならしめることは前記実施例と同様である。19はストライカ10とラッチ18との噛合の係脱を行なうボールである。

そして、本考案装置の第1, 2実施例に作動を第3図にて同時に説明すると、ドアの開作動により、ドア側に固着されたドアロック本体15のラッチ18はストライカ10に近づきやがて相対的にストライカ10は切欠部11e, 12eからラッチ18の噛合溝18a内へ進入して噛合柱部11b, 12bが噛合溝18aに噛合うことからラッチ18を回動し、そして孔11d, 12d内にラッチ18の端部が嵌り込み、ドアは全閉状態となり、ストライカ10の左方の抜け防止即ちドア開作動を規制する。

そして、第2実施例に於てはドア全閉状態の直前にストライカ10のバンパ部11f, 12fがドアロック本体15の緩衝手段17を当接係合してドアを全閉状態とすることから、ドア閉時のガタ付きを防止することができる。

更に本考案装置の第3, 4実施例を第4, 5図にて説明すると、本実施例は前述の第1, 2実施例とは連続した1枚の板で形成していることが相違するものである。

4

第3実施例は第4図に示す如く、ストライカ20は前述の第1実施例におけるリベット13を必要とすることなく1枚の板21から噛合柱部となる突出部を形成し、その突出部の背面を密着して噛合柱部22を取付板となる板21に対して一体的に形成するもので、以下の構成は第1実施例と同様である。

又、第4実施例は第5図に示す如く、第4図示の第3実施例に前述の第2実施例と同様に噛合柱部22の両壁部にバンパ部23を形成したもので、1枚の連続した板21でストライカ全体を形成していることは第3実施例と同様である。

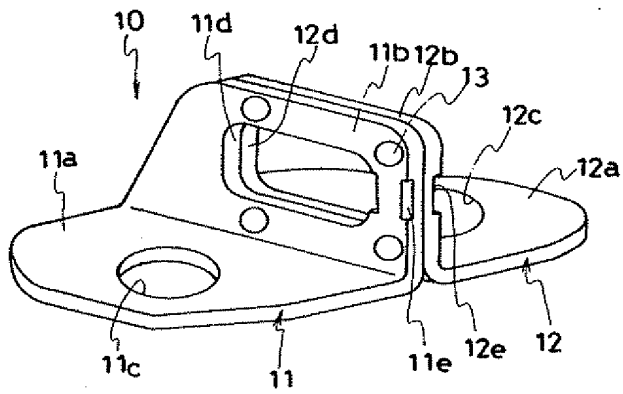
又、第3, 4実施例の作動は夫々第1, 2実施例の場合と全く同様である。

以上説明の如く本考案装置によれば、取付板部及び噛合柱部の片側とを一体的に形成し、その両片側の夫々の噛合柱の背部を固締して一組のストライカを製作することから、強固でしかも安価に製作でき、生産性が高い等の実用上優れてなる効果を奏する。

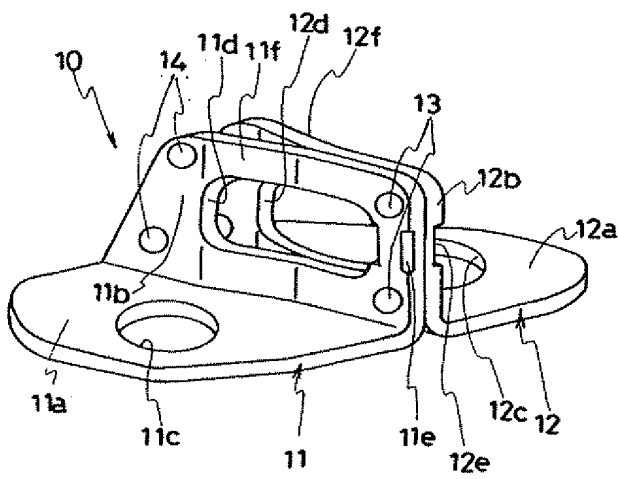
図面の簡単な説明

第1図は本考案装置の第1実施例を示す説明図、第2図は本考案装置の第2実施例を示す説明図、第3図は本考案装置の作動状態説明図、第4図は本考案装置の第3実施例を示す説明図、第5図は本考案装置の第4実施例を示す説明図である。

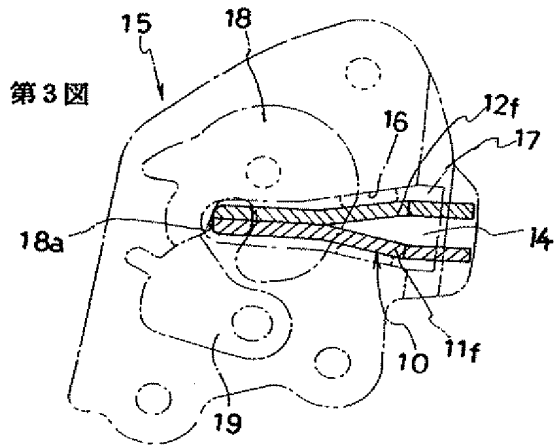
10：ストライカ、11a, 12a：取付板部、11b, 12b：噛合柱部。



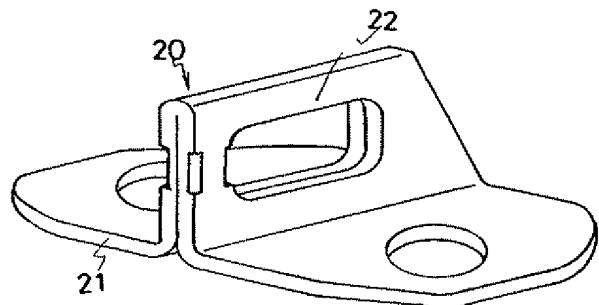
第1図



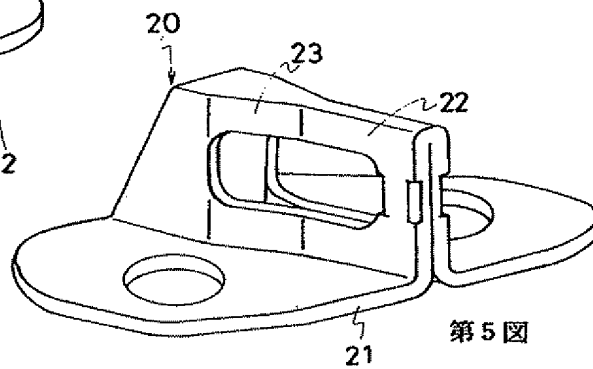
第2図



第3図



第4図



第5図